

[Janne Normann]

Jeg vil lige gøre en bemærkning mere til fru Margrete Auken. Jeg har nu ikke sagt, det var synd for forsikringsselskaberne. Jeg sagde, der ikke var noget at sige til, at de vægrede sig ved at betale noget helt uforudsigeligt. Vi har hørt så mange pæne ord om solidaritet, om, at vi er ansvarlige, om, at det er en samfundsopgave, osv., men det er nu en sølle form for solidaritet, at man bare udskriver andre til at betale. Jeg mener, vi skal fastholde, at det er en samfundsopgave, altså en skatteyderopgave, og jeg var glad for, at det i øvrigt var den holdning, der prægede hele debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

### **Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:**

*Forslag til folketingsbeslutning om fremrykning af bygning af 2 færger til Århus-Kalundborgoverfarten. (Styrkelse af beskæftigelsen på danske skibsværfter).*

Af Erling Jensen (S) m.fl.  
(Fremsat 18/1 83).

Forslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

### **Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Jeg kan faktisk begynde under dette andet dagsordenspunkt som ved det første med at sige, at jeg opfatter forslaget som en slags fødselshjælp, og et sådan tilbud skal man altid være glad for, især når det, der ventes at komme til verden, er noget, man glæder

sig til. Nu ved jeg godt, der skal lidt ekstraordinær fødselshjælp til, når ungen skal være så stor som en færge, og denne fødsel er altså heller ikke gratis. Men ideen er god, det skal jeg absolut erkende. Det er forslagsstillerne bekendt, at regeringen igennem et par måneder har arbejdet med denne sag, og jeg kan oplyse, at vi arbejder grundigt og alvorligt med den for at bringe den til en fornuftig løsning.

De nuværende to færger på den nævnte overfart er fra henholdsvis 1960 og 1964. De lader en hel del tilbage at ønske med hensyn til den standard, man bør kunne forvente. Det drejer sig både om komfort, om kapacitet og om tekniske omstændigheder. Det må i almindelighed betegnes som utilfredsstillende, at færgerne er i denne tilstand. Det har meget at gøre med de krav, samfundet stiller i dag til befordringsmidler af denne art, i forhold til, hvad der var tilladt og hvad der var normen, da disse færger for 18-22 år siden blev bygget. Det har vel også lidt at gøre med de forventninger, den enkelte rejsende stiller, med den yderligere velstand – eller skal vi sige forkælelse? – og dermed de øgede forventninger om, hvor godt man skal have det på sådan en tur, som borgere i dag stiller, og jeg vil sige ikke ganske uberettiget stiller.

Det er naturligvis meget utilfredsstillende, at rejsende, som har betalt det samme for billetten, får en ganske forskellig service, alt efter hvilken overfart de er med. Det er nu ikke noget nyt, og det er ikke noget, man nogen sinde vil kunne gøre endeligt op med, men det bør være tåleligt, således at også de, der kommer sent til en færge – forudsat altså, at der endnu er plads på den – og som sagt betaler den samme billetpris, får en overfart og en service af en standard, som er lige så god som den, de, der kom først, får.

Nu ved jeg godt, at der er mange, der har været med de færger og har kunnet rapportere, at de stort set var halvtomme eller noget deromkring. Det forekommer også rigtig mange dage af året og på rigtig mange af turene. Men det er en kendsgerning – selv om vi ikke altid kan disponere efter spidsbelastninger – at der er op imod 140 dage om året, på hvilke den nuværende kapacitet og standard er utilstrækkelig. Det tal mener jeg er stort nok til, at vi alvorligt må overveje,

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvor snart og hvordan vi kan afhjælpe denne mangel.

Større og bedre færger på Århus-Kalundborgoverfarten spiller en rolle for øst-vesttrafikken generelt. Hvis der er spidsbelastning på Store Bælt – og det er der nogenlunde det samme antal dage, som jeg før nævnte – eller hvis der af en eller anden teknisk årsag er uregelmæssig drift på Store Bælt, hjælper et par større færger Århus-Kalundborg til at aflaste Storebæltsoverfarten.

Ganske naturligt har forslagsstillerne også den hensigt at skabe beskæftigelse ved gennemførelsen af det forslag, som de har fremsat her, og den hensigt deler regeringen fuldt ud. Imidlertid er der mange steder peget på ganske bestemte værfter, som skulle kunne tilgodeses med eventuelle ordrer på nye færger til DSB. Jeg tror, det ville være en fejl, hvis jeg ikke her gjorde opmærksom på, at en eventuel ordre på en eller flere færger til Århus-Kalundborg ikke på forhånd kan loves til noget bestemt værft, men at en eventuel ordre må gives ud i åbent udbud, og at det så bliver den derefter følgende beslutning, der afgør placeringen. Vi har slet ingen viden om, hvem der vil være interesseret. Der har været udtalelser fra i hvert fald ét af de truede værfter om, at man ikke kan give for lave tilbud; nogle siger endda, man slet ikke kan give tilbud. Det er op til de pågældende selv. Vi kan fra regeringen på forhånd sige, at skulle der i løbet af kortere tid komme en beslutning om at sætte sådanne færger i gang, så kan vi ikke garantere, på hvilket værft det bliver. Det må det videre forløb vise.

Jeg tror, jeg med det sagte har vist megen sympati for et stykke arbejde, som jeg altså har været i gang med allerede nogle måneder. Jeg må alligevel slutte med at sige, at vi ikke føler, at folketinget er klar til at træffe den endelige beslutning. Der er nu kun uger til, at folketingsmedlemmerne vil få den adviserede redegørelse om øst-vest-forbindelserne i hånden, og der er afgjort mange sammenhænge mellem Kattegatruterne, herunder DSBs Århus-Kalundborgroute, og både de beslutninger, der vil blive truffet i forbindelse med øst-vesttrafikken i øvrigt, og den debat, der skal føres. Jeg mener derfor, at før den debat har fundet sted, kan man ikke lægge sig fast på dispositioner, der alligevel angår noget i størrelsesordenen  $\frac{3}{4}$  mia kr., og

at sagen ikke lider skade ved at give denne frist, indtil redegørelsesdebatten har fundet sted i folketinget, formodentlig i det meget tidlige forår.

**Erenbjerg (S):**

Indledningsvis vil jeg godt takke ministeren for alle hans venlige bemærkninger, men jeg er ikke i stand til også at overbringe en tak for den konklusion, som ministeren nåede frem til.

Ved behandlingen af finanslovsforslaget for 1983 blev der konstateret et flertal for socialdemokratiets ændringsforslag om at fremrykke en ordre på to færger til Århus-Kalundborgoverfarten. Dette flertal kom imidlertid ikke til udtryk ved stemmeafgivningen, hvorfor socialdemokratiet nu gennem det foreliggende beslutningsforslag tager spørgsmålet op igen.

Situationen for to af vore danske skibsværfter er katastrofal. 3.000 skibsværftsarbejdere plus andre 6.000 beskæftigede ved underleverandører står over for at skulle miste deres arbejde, hvis der ikke handles nu. Derfor ønsker vi, at folketinget skal komme disse værfter til undsætning gennem placering af ordrer på disse to DSB-færger.

Under den socialdemokratiske regering sidst i 1970'erne var værfterne i en lignende situation, men placeringen af tre intercityfærger gav værfterne et pusterum, som de har udnyttet dygtigt til udvikling af nye skibstyper. Det er skibstyper, som netop nu står over for at skulle præsenteres rundt om i verden, og det er skibstyper, der kan få afgørende betydning for dansk skibsindustri fremtid, da det er typer, der ikke er udsat for den traditionelle asiatiske konkurrence.

Nu har værfterne igen behov for et pusterum, og derfor er der behov for denne håndsækning. Samfundet har en helt klar interesse i, at værfterne får dette pusterum, idet 9.000 arbejdsløse ud over de menneskelige tragedier, dette indebærer, også påvirker statsbudgettet i negativ retning. Samtidig må man se i øjnene, at den ekspertise, der er udviklet, vil gå tabt. Det er ikke ubetydelige beløb, der eksporteres skibe for i dag, og denne eksport påvirker betalingsbalancen positivt. Der vil pludselig blive en negativ indflydelse på betalingsbalancen, hvis disse værfter må lukke. Derfor er det af stor sam-

[Erenbjerg]

fundsøkonomisk interesse at komme disse værfter til undsætning, i særdeleshed når man kan gøre det ved blot at rykke omtalte ordrer frem, da det jo er færger, der skal bygges alligevel.

Beskæftigelsessituationen i egnsudviklingsområderne er i dag så alvorlig, at en lukning af eksempelvis Nakskov Skibsværft vil være en katastrofe for hele landsdelen. Derfor skal vi opfordre regeringen til at placere ordrer på to færger på de truede værfter. Vi betragter en sådan handling ud fra nogle trafikpolitiske målsætninger, men så sandelig også som en beskæftigelsesmæssig foranstaltning.

DSBs ingeniører har projekteret færgerne og har tegningerne liggende klar til disse to færger, og DSB har også foretaget beregninger over, hvad disse færger skal koste. Såfremt de truede værfter kan acceptere at bygge færgerne til denne kostpris, bør ministeren efter socialdemokratiets opfattelse straks indlede forhandlinger med disse værfter om en eventuel placering af disse ordrer.

**Ahlmann-Ohlsen (KF):**

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Burgdorf, ikke kan være til stede, skal jeg på dennes vegne fremføre følgende: det konservative folkeparti erkender, at der til overfarten Århus-Kalundborg inden for den nærmeste årrække skal bruges ny færgkapacitet, da den nuværende må siges at være stærkt forringet.

Vi ønsker imidlertid at afvente resultatet af den kommende debat om Storebæltsbroen. Når resultatet af denne debat foreligger, vil vi være i stand til at se, hvorledes den kommende struktur vil forme sig, herunder udformningen af statens færgedbygningsplaner. Vi skal således afvise forslaget.

**Svend Heiselberg (V):**

Forslaget fra socialdemokratiet om bygning af to færger til Århus-Kalundborgoverfarten er venstre for tiden ikke begejstret for, selv om forslagsstillerne begrundet det med, at det er af betydning for beskæftigelsen på de danske skibsværfter.

Efter venstres mening skal vi have afklaret, om vi skal i gang med bygning af en Storebæltsbro. Skal vi det, er det tvivlsomt, om det er nødvendigt med bygning af de to færger.

Efter hvad jeg har forstået, skal der foruden de to færger også laves betydelige landanlæg for store beløb. I øvrigt er vi bekendt med, at der er et nordjysk privat selskab, som er interesseret i at få koncession på ruten Århus-Kalundborg. Også det mener jeg må indgå i overvejelserne, når den endelige beslutning skal træffes.

Skal færgerne bygges, må jeg gå ud fra, at socialdemokratiet vil være indstillet på at være med til at finde kompenserende besparelser for det beløb, som det koster at bygge færgerne.

Men jeg må afvise forslaget og anbefale, at vi venter, indtil vi har besluttet os til, om der også skal bygges en Storebæltsbro.

**Tommy Dinesen (SF):**

Vi synes, det er et udmærket forslag fra socialdemokratiet. På den samme baggrund stillede vi et lignende forslag for nogle måneder siden, da vi diskuterede ændringsforslag til finansloven.

Vi hilser da forslaget med glæde. For os er der altså noget mere end værfternes situation i dette. Vi ved, at værfternes situation er ganske alvorlig, så derfor er vi enige i det, der er blevet fremført f.eks. om, hvad det vil betyde for Nakskov eller andre steder.

Der ligger også andre ting i det: en bedre service for DSBs kunder. Den er ikke for god i dag. Hvis man tager over med Århus-Kalundborg en lørdag-søndag, sidder folk simpelt hen på gangene. De kan ikke få serveret eller få noget som helst andet.

Det tredje er en mere langsigtet planlægning. Her er der blevet nævnt noget om en Storebæltsbro, og det bør selvfølgelig tages med. Vi mener, at man skal have disse to færger, uanset hvad man senere beslutter sig til. Jeg ved godt, vi skal have en øst-vest-redegørelse senere. Det trækker ganske vist længere og længere ud med den; det er tilsyneladende kun ministrene, der ved, hvad det drejer sig om. Vi andre kan ikke få noget at vide. Det ville ellers have været rart, hvis vi kunne få det.

Men der ligger også mere endnu i det set ud fra en langsigtet planlægning. Hvis man laver et ekstra spor fra Vipperød til Kalundborg, kunne man køre betydelig hurtigere med togene. Det vil sige, at folk, der skal fra Århus til København eller omvendt eller til

[Tommy Dinesen]

og fra Nordjylland, kan spare ½ time. Alt i alt vil det med nye færger koste godt og vel ¾ mia kr. Når man sammenligner det med, at en bro koster 15 mia kr. og for de samme mennesker kun sparer tre kvarter, synes jeg, at det i hvert fald er noget, der er værd at overveje. Vi har også gjort ministeren opmærksom på det i et samråd.

Der har også fra Kollektivt Trafikforbund været fremført, at det måske var på sin plads, at man i stedet for at bygge to store færger, fordi der er nogle problemer ved ildsætningen af lastvognstog o.lign. i Århus og i Kalundborg, måske skulle lave tre mindre færger, som kunne give afgang ca. hver tredje time.

Fra vores side skal det ikke opfattes som en forsinkelse af, at man bygger nogle færger. Vi synes, at man i udvalget i hvert fald lige skal have lov til at vende den tanke en gang, for det drejer sig jo om at få det bedst mulige ud af det på længere sigt.

For at understrege det igen: vi er enige i, at dette forslag bør fremmes så hurtigt som muligt, og vi skal i hvert fald gøre vores til, at udvalgsarbejdet ikke bliver trukket længere ud end højst nødvendigt, men som jeg sagde, vil vi gerne lige have vendt det med tre færger også.

#### **Dohrmann (FP):**

Det er lidt af et forsøg på vildledning af folketinget, når forslagsstillerne i bemærkningerne skriver, at de to færger, som nu sejler, står foran udskiftning. Forholdet er mig bekendt, at de pågældende færger ikke de første par år overhovedet fejler noget som helst, og at forslagsstillerne derfor er mindst 2-3 år forud, inden det overhovedet skal diskuteres, om der skal bygges nogle nye færger.

Dette forslag er typisk socialdemokratisk. Først planter man sig i regeringsstolene i en lang årrække, ødelægger forholdene for erhvervslivet, herunder også skibsværfterne, således at de ikke kan konkurrere, og bagefter, når det hele er ved at brænde sammen, værfterne er ved at lukke, kommer man som de store redningsmænd. Det gælder også hr. Erenbjerg, der kommer fra Nakskov og derfor taler varmt for Nakskovsagen. Vi andre har også ondt af de medarbejdere, det går ud over, at man har ført en sådan politik, at vi ikke kan klare konkurrencen, men faktum er

bare, at det er resultatet af en dårligt ført politik, og at dette er et forsøg på at skaffe nogle vælgere i de pågældende områder.

Jeg er enig med dem, der har sagt, at vi skal have afklaret øst-vest-forbindelserne, inden vi overhovedet skal diskutere, om DSB skal bygge nye færger. Resultater det i, at vi får en fast forbindelse over Store Bælt, er det jo meget sandsynligt, at færgerne slet ikke skal bygges og da i hvert fald ikke af DSB.

Det, vi først og fremmest skal tilstræbe herinde, er at få rettet det op, som socialdemokraterne har ødelagt, og det vil sige at få sænket omkostningerne. Dette forslag går i modsat retning. Det vil måske hjælpe et værft eller to i en kort periode, men på længere sigt er det et dårligt forslag, og vi går imod det.

#### **Hahn (CD):**

Jeg forstår udmærket socialdemokratiets forslag til folketingsbeslutning. Desværre afventer vi stadig trafikministerens redegørelse om øst-vest-forbindelsen, og derfor må vi vente med en endelig afgørelse. Antagelig medio februar får vi redegørelsen, og derefter følger en debat. Vi ved alle, at situationen på værfterne er nærmest katastrofal, men beklageligvis må beslutningen sikkert vente, selv om jeg personlig gerne ser en fremrykning af hensyn til situationens alvor.

#### **Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg kan på vegne af det radikale venstres folketingsgruppe give tilslutning til det lovforslag, der her er fremsat. (*Afbrydelse.*) Beslutningsforslag, undskyld. Jeg tror, det får den samme virkning, uanset at vi i øjeblikket må konstatere, at regeringen er ret så uenig om sagen. Flertallet er konstateret.

Jeg vil godt gøre opmærksom på én ting. Når vi ikke under finanslovdebatten var i stand til at stemme for det ændringsforslag, som kom i tolvte time fra socialdemokratiet, havde det noget at gøre med, at vi just forinden havde indgået en stemmeaftale med regeringen om finanslovssituationen, men jeg gav også dengang udtryk for, at vi var positive over for denne opgave.

Jeg må sige, at der kunne være en idé i - hvis det kan gøres uden at forsinke sagen - at få et check på, om det var muligt at satse på lidt mindre færger. Jeg mener, vi må være

[Bilgrav-Nielsen]

interesserede i at have en så decentral overfartsstruktur som overhovedet muligt, så hyppige afgange som overhovedet muligt, så få problemer med lastning og losning som overhovedet muligt, men i et notat, som vi har fået fra ministeren – det hedder »Tredje udkast til notat til regeringens økonomiudvalg om Storebælts- og Kalundborg-Århus-overfarterne«, og det siger måske lidt om situationen i regeringen – er der givet en fremstilling af de problemer, der kan være forbundet med at satse på andre typer færger end netop de to typer, der har været under forberedelse. Jeg må erkende, at det er en saglig bedømmelse, som vi ikke uden videre er i stand til at omstøde, men som jeg mener vi har en række spørgsmål at stille til.

Men sagen må ikke forsinkes. Det er vigtigt, at vi fremmer den nu, men det er også vigtigt – og det vil jeg gerne have en socialdemokratisk anerkendelse af – at vi erkender, at selv om dette arbejde går i gang, har vi ikke reddet de danske skibsværfter. Sådan må det ikke se ud, for sådan bliver resultatet ikke. Det kan blive en lille hjælp i en akut situation.

Så vil jeg godt gøre en ekstra bemærkning i anledning af dels ministerens bemærkninger, dels adskillige regeringsordførere, som siger, at nu må det her afvente diskussionen om øst-vest-forbindelser – underforstået: diskussionen om Store Bælt. Jeg forstår ikke, at ministeren siger det, for ministeren har jo i det notat, jeg lige har omtalt, sagt følgende:

»Denne beslutning...« – altså om Århus-Kalundborg – »... kan træffes uafhængigt af beslutningen om den faste forbindelse.«

Det begrundes selvfølgelig med, at selv om man måtte beslutte sig for en fast forbindelse over Store Bælt, vil der gå ti år, og i den tid er det i hvert fald nødvendigt, at DSB forny sin kapacitet. Det kan godt blive en periode, hvor de private investorer i overfarter holder sig noget tilbage, mere end DSB måske kan tillade sig, og derfor mener jeg, det bør ske under alle omstændigheder.

Men dertil skal jeg føje, at det radikale venstres holdning til denne sag om at bygge disse færger svarer fint til vores holdning til Storebæltsproblemet. Vi er imod en fast forbindelse over Store Bælt.

Anne Grete Holmsgård (VS):

VS støtter forslaget fra socialdemokratiet, ligesom vi støttede de to ændringsforslag, der blev stillet af henholdsvis SF og socialdemokratiet under finanslovdebatten om igangsættelse af bygning af 2 færger til overfarten Kalundborg-Århus. Materiellet på overfarten er meget gammelt, og alle, der har rejst med ruten, ved, hvilke problemer det giver i form af overbelægning på mange af ruterne og fuldstændig uacceptable forhold.

Jeg mener, at regeringens holdning, som den er kommet frem her gennem ministeren for offentlige arbejder og fra regeringspartierne side, mest af alt, hvis man skal sige det lidt mildt, ligner en forhalingstaktik. Hvis man for det første ser på selve det kollektive trafikproblem, er der ingen tvivl om, at færgerne må fornys under alle omstændigheder, lige meget hvad man mener om en fast forbindelse over Store Bælt eller ej. De er gamle, og de er fuldstændig utilstrækkelige til at sikre en rimelig kollektiv trafikforbindelse, og hr. Bilgrav-Nielsen har jo lige på udmærket vis citeret fra ministerens notat om, at man, uanset hvad man beslutter sig til om en fast forbindelse eller ej over Store Bælt, alligevel skal have bygget færgerne.

Det andet argument, der er blevet brugt fra regeringens side, er det økonomiske argument. Det blev allerede brugt under finanslovdebatten, nemlig at der i den nuværende situation ikke er råd til at sætte færgebyggeriet i gang. Det virker jo mildest talt noget hyklerisk, når man samtidig ved, at dele af regeringen går ind for at bygge en bro over Store Bælt, som, hvis vi nu tager det i den mest optimistiske ende, i hvert tilfælde koster 10 mia kr. i dagens priser, og som, hvis man ser på, hvad der er sket med andre store økonomiske prestigeprojekter her i landet, i hvert tilfælde vil komme til at koste betydelig mere, når den endelig står færdig, men hvis vi bare tager de 10 mia kr. for ikke at overbyde og for ikke at blive beskyldt for det, vil det i hvert tilfælde betyde en årlig forrentning på 2 mia kr. Det er det firdobbelte af, hvad det koster at sejle såvel færger som biler frem og tilbage over Store Bælt i dag, og det vil så igen få den konsekvens, lige meget hvordan man vender og drejer det, at taksterne vil blive betydelig højere over Store Bælt, end de er i dag. Men som sagt betragter jeg regeringens to hovedargumenter som

[Anne Grete Holmsgård]

noget af en forhalingstaktik mod at få sat dette færgebyggeri i gang.

Jeg mener ligesom ordførerne for SF og det radikale venstre, at man i udvalget bør diskutere muligheden af i stedet at bygge 3 mindre færger, fordi det af kollektive trafik-hensyn vil være en fordel, men jeg vil også godt understrege, at vi heller ikke er interesseret i, at der bliver tale om en udskydelse eller en forsinkelse af projektet, men så vidt jeg er orienteret, er der også nogle muligheder for at igangsætte et byggeri af 3 mindre færger hurtigere, men det må være noget, der skal diskuteres i udvalget.

Med hensyn til selve placeringen af færgeordrerne mener jeg, det vil være halsløs gerning at gå ud i fri licitation og eventuelt lade bygge på et værft, der på grund af, at det finansielt er stærkt i øjeblikket, vil være i stand til at komme med en lidt lavere pris og dermed tage ordren. For os er der ingen tvivl om, at færgeordrerne må placeres på henholdsvis Helsingør og Nakskov værfter, som er de mest truede værfter i dag. Helsingør er truet af en lukning, og som man skriver i Helsingør Dagblad, ser det ud til, at ledelsen og Lauritzen-koncernen vil lade værftet dø langsomt. For Nakskov bliver situationen fuldstændig lige så akut om ganske få måneder. Vi mener ikke, at man fra statens side for at spare et mindre beløb skal lade bygningen gå ud i fri licitation, men at man skal placere ordrerne på de to værfter.

Jeg tror dog ikke, at situationen for Helsingør værft eller Nakskov værft er reddet, fordi man placerer de to ordrer dér, og det skyldes flere ting, men i hvert fald mener jeg, at dette må være et signal til, at man nu fra officielt hold, det vil sige også fra regeringens side, alvorligt diskuterer, hvad det er for en støttepolitik, man har ført over for skibsproduktionen her i landet. Det, man har gjort indtil videre, er, at man har støttet rederne med meget store beløb, og det har selvfølgelig haft den bieffekt, at man har sikret beskæftigelsen på værfterne i en årrække. Set med rederens øjne har det været profitabelt at placere ordrer, men det har ikke været profitabelt at lægge nyinvesteringer i værfterne – det er f.eks. stort set ikke sket på Helsingør værft – eller gå ind i nogle mere seriøse overvejelser over, hvordan man egentlig sikrer en produktion, der kan opretholde beskæftigelsen på Helsingør værft og Nakskov

værft. Det behøver ikke nødvendigvis udelukkende at være en skibsproduktion, men i en lang årrække må det i hvert fald være en skibsproduktion, fordi man også på længere sigt skal tænke på, hvor lang tid det tager eventuelt at omskole arbejdskraften.

Men for os at se vil det være halsløs gerning, hvis man ikke nu begynder den diskussion om, hvordan man sikrer beskæftigelsen for de folk, der er ansat i dag på de to værfter, også på længere sigt. Man skal ikke bare klamre sig til, at man, hvis man placerer de to færger, har løst situationen midlertidigt. Ja, man har måske nok løst den midlertidigt, men man skal også løse den på lidt længere sigt for de ansatte på værfterne.

#### Steffensen (KrF):

Der er næppe tvivl om, at der er behov for at få en ny færge bygget til overfarten Århus-Kalundborg. Det er helt indlysende, at det materiel, man har i øjeblikket, trænger til fornyelse. Om denne fornyelse skal ske i form af én eller flere eller mange færger, er nok værd at drøfte, som flere andre også har været inde på.

Kristeligt folkeparti har sympati for forslaget, men jeg vil dog sige, at man ikke skal forestille sig, at det er med til at løse den krise, som skibsværfterne befinder sig i. Det er blevet omtalt af flere, og det bør også understreges stærkt.

Vi er dog indstillet på, at det er rimeligt, at vi først får den redegørelse, som der er hentydet til, og som ministeren også nævnte, om øst-vest-forbindelserne til debat, og så må vi se på, hvad den munder ud i, før vi tager endelig stilling til dette forslag.

#### Erling Jensen (S):

Lad mig allerførst understrege, at det, vi taler om, er at gøre et forsøg, så langt som samfundet har mulighed for at gøre det, på at bringe to katastroferamte værfter over en helt ekstraordinær situation. Lad mig understrege, at det, vi taler om, er, om vi kan være med til at forhindre, at mere end 10.000 mennesker på én gang bliver ledige inden for to mindre bysamfund i Danmark. I Helsingør skønner man, at ledighedseffekten ved at lukke nybygningsafdelingen direkte og indirekte er 4.500 mennesker, i Nakskov skønner man, at ledighedseffekten er 6.000.

[Erling Jensen]

Lad mig også pege på, hvad mange er tilbøjelige til at glemme, at disse værfter i en årrække har bragt overordentlig megen valuta hjem til det danske samfund og vil kunne fortsætte med det eller ved at bygge skibe til danske redere, til det danske samfund, har sparet os valuta. Lad mig nævne, at man på Helsingør Skibsværft har haft en valutaindtjening på mere end 1½ mia kr., blot når vi tager det skib, der blev afleveret få dage før årsskiftet, og de skibe, der endnu er i ordre.

Det er blevet nævnt, at man skal afvente andre problemer, og jeg deler den holdning, som er gjort gældende af VS; det forekommer mig at være en dæksmand, en forhandlingsmøve. For uanset hvor vi kommer til omkring problemerne øst-vest, uanset hvor man kommer til omkring en Storebæltsforbindelse, ved enhver jo, at der fortsat vil være brug for disse færger i den mellemliggende periode.

Hr. Dohrmann var så venlig at sige, at dette var udtryk for typisk socialdemokratisk politik; det kan jeg bekræfte, hr. Dohrmann. Kunne vi være medvirkende til på samme tid at opretholde to meget betydningsfulde danske erhvervsvirksomheder med en betydelig valutaindtjening og opretholde 10.000 arbejdspladser, så er det rigtigt, at det er socialdemokratisk politik. Det kan være, at det, hr. Dohrmann mente, var, at tidligere socialdemokratisk politik havde givet os en dårligere skibsværftssituation end i det øvrige Vesteuropa. Det er modsat, hr. Dohrmann, og det er dokumenterbart.

Ministeren var så venlig at sige, at han betragtede dette forslag som fødselshjælp, og det er jeg glad for, også fordi jeg har indtryk af, at ministeren har behov for denne fødselshjælp over for sine kolleger, og det håber jeg han kan bruge den til. Vi er blot ikke enige om fødselshjælpens karakter, for jeg forstår, at ministeren foretrækker en overordentlig langvarig og besværlig fødsel, medens vi tilbyder ministeren et kejsersnit. Jeg håber, at vi kan bekræfte over for hinanden, at det er et sådant kejsersnit, det overvejende flertal af folketinget ønsker.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at vi ikke ved en beordring af disse to færger redder de danske skibsværfter, og det kan jeg helt bekræfte. Men vi hjælper dem til at bringe sig over en hurdle med en midlertidig beskæftigelsesmangel, en midlertidig ordremangel.

Det gjorde vi også i 1977, og vi er dog nu nået 5 år længere frem med to store værfter, der har kunnet beskæftige mange mennesker og tjene mange penge hjem til det danske samfund. Det, vi gør med dette, er at tilbyde værfterne en hjælp til selvhjælp. Det er jeg enig i. Men den er også værdifuld i denne situation.

Jeg er glad for at kunne konstatere, at der er anmeldt et markant flertal for en fremskyndelse af et færgeprogram på Århus-Kalundborglinjen, og at der er et markant flertal for, at denne fremskyndelse sker for at give de kriseramte værfter og deres medarbejdere i Helsingør og Nakskov en tiltrængt håndsrækning.

Jeg har konstateret, at der er lidt delte meninger om, hvordan færgeprogrammet skal se ud, og at der fra ministerens side er den holdning, at færgerne skal udbydes i licitation.

Vi føler os i socialdemokratiet overbeviste om, at skal der kunne blive tale om den nødvendige tidsmæssige fremskyndelse, som kommer tids nok til at hjælpe netop de to kriseramte værfter, vil det kun kunne ske ved at fastholde det færgeprogram på to færger, der stort set er færdigprojekteret i DSB.

Hvad angår licitation, som kun ministeren nævnte, skal jeg sige, at vi ikke ville finde det rimeligt, vores normale holdning til licitationer ufortalt, hvis man i denne situation søgte at udnytte de to værfters katastrofale placering til fremskaffelse af underbud. Vi er enige i, at færgerne skal kunne anskaffes til en forsvarlig pris, dvs. en pris, der giver rimelig dækning for normale omkostninger og normal fortjeneste. Men vi føler os overbeviste om, at DSB ved så meget om disse færger, at de ved, hvad de bør koste, og at man kan finde frem til en rimelig kontrolpris, så man ikke udnytter værfternes økonomisk svage situation, men bistår dem i samme.

Vi vil under udvalgsarbejdet arbejde for, at der endog meget hurtigt kan træffes en endelig beslutning, der kan tilgodese de to kriseramte værfter og deres medarbejdere i Helsingør og Nakskov med beordringen af de to færger, der er brug for på Århus-Kalundborgruten, og på sådanne vilkår, at en normal prisfastsættelse sætter værfterne i stand til at bygge bro over en midlertidig ordremangel og fortsætte med de mange private, avancerede og valutaskabende skibsor-

[Erling Jensen]

drer, der indtil dato har sikret os, at vi i modsætning til alle andre vesteuropæiske lande har opretholdt den samlede storskibsværftsindustri.

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Man kunne næsten ved at lytte til hr. Erling Jensen få den opfattelse, at han mener, det skyldes socialdemokratiet, at vi har haft så mange gode værfter i Danmark. Det mener jeg aldeles ikke er tilfældet. Jeg mener, det først og fremmest skyldes, at vi har haft nogle gode iværksættere, og at de har haft nogle dygtige medarbejdere. Det er grunden til, at Danmark har haft nogle gode værfter.

Men hvis vi prøver at følge hr. Erling Jensen en lille smule hen ad vejen og siger, at man nu giver en ordre her og dér, og om en uge kommer der måske et nyt forslag fra socialdemokratiet om en ny færge til Bornholmstrafikken, så vil jeg godt spørge hr. Erling Jensen: mener han, at der er noget som helst, der tyder på, at værfterne, selv om de får to-tre eller måske fire færger, kan overleve? Jeg tror simpelt hen – alt taget i betragtning: vores høje omkostningsniveau, den billige måde, man kan producere på andre steder i verden – at der er nogle af de danske værfter, der desværre er dømt til undergang. Det tror jeg er tilfældet. I gamle dage havde man noget, man kaldte nødhjælpsarbejde, og jeg synes, at socialdemokraterne skulle tone rent flag og kalde dette her nødhjælpsarbejde og ikke andet.

(Kort bemærkning).

**Erling Jensen (S):**

Det er ikke nødhjælpsarbejde at fremskynde noget, der alligevel skal bruges, noget, vi alligevel skal have. Hr. Dohrmann har fuldstændig ret i sine rosende betragtninger om danske skibsværfter og deres ledelse og medarbejdere, men vi må jo nok tilføje, at hvis han spørger henholdsvis medarbejderne og deres organisationer og skibsværfternes ledelse, så kan han ikke undgå at få at vide, at samarbejdet mellem medarbejdere, ejere og samfund netop på dette område har været mere frugtbart og mere effektivt end på nogen andre.

Når hr. Dohrmann siger, at vi er håbløst udelukkede på en række områder på grund af vort prisniveau, har hr. Dohrmann ikke rigtig fulgt med i udviklingen, som jo netop har betydet, at Danmark til stadighed på sine værfter har flyttet sig til stadig mere avancerede skibstyper, som ikke konkurrerer med masseproduktionen, hverken i Japan eller i Korea.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Jeg føler mig lidt mixet til mode ved den situation, at hr. Erenbjerg og hr. Erling Jensen ligesom presser mig til at komme med argumenterne imod igangsættelsen af sådanne færger på nuværende tidspunkt, men det gør de altså.

Man har sagt – og det bekræftede jeg jo i min svartale for lidt siden – at også jeg ønsker disse færger fremrykket. Nu står der imidlertid i det forslag, vi behandler nu, at de skal bygges omgående. Jeg lagde mærke til, at hr. Erling Jensen i sit ordvalg netop talte om at fremrykke, og der er jo altså en meget stor forskel på, om vi skal fremrykke, nemlig til et tidligere tidspunkt, end DSB har set og ser på sagen, eller det skal være omgående. Det er i og for sig dér, forskellen i vore synspunkter ligger. I den forbindelse må det siges om disse færger – jeg beskrev dem i starten som utilstrækkelige – at de ikke er kassable. De kan godt bruges nogle år endnu, og at dette er specialisternes, nemlig DSBs, vurdering, fremgår jo af den omstændighed, at der ikke til finansloven eller til budgetoverslagene for de kommende år er stillet krav eller bare markeret ønske om bygning af de færger. Det er rigtigt nok, at DSB alligevel prioriterer dem ganske højt og for et års tid siden igangsatte færdigberegningen af dem. Så langt er det rigtigt, men det er altså dog en kendsgerning, at for tre budgetoverslagsår bad DSB om at få 80 mill. kr. sat op til en samlet sum på ca. 240 mill. kr. Til hvilket formål? Til bygning af en bilfærge over Store Bælt. Den har man altså prioriteret højere, inden man kom ud for det pres, der ligger i værfternes aktuelle situation, som jeg vist meget tydeligt har udtalt al forståelse for og sympati med.

Men den omstændighed, at DSB har prioriteret, som jeg her har redegjort for, viser



[Ministeren for offentlige arbejder]

netop sammenhængen mellem øst-vest-redegørelsen og hele betragtningen af de samlede overfartsmuligheder mellem landsdelene, og så det beslutningsforslag, vi har på bordet i dag. Det drejer sig immervæk om 750 mill. kr. på et par år, skal jeg have lov at minde om.

Så var det ret pikant at høre hr. Erenbjerg tale om ekspertise, der vil gå tabt. Betragtningen er muligvis rigtig, men det gælder så mange andre. Det gælder f.eks. i givet fald ekspertise i at bygge broer. Når Farøbroen er færdig, er der ikke andre broprojekter af større art i Danmark, og så vil den ekspertise altså gå tabt, og det er en virkelig omfattende og en i verden meget sjælden ekspertise, vi også her besidder, men dér er hr. Erenbjerg jo ikke bange for bombastisk at meddele, at vi ikke skal have bygget den bro, og dér er han altså ligelad med, om ekspertisen går tabt. Jeg syntes bare, jeg ville gøre den fodnote til hr. Erenbjergs betragtning.

Så vil jeg gerne sige tak til ordførerne for de partier, som har kunnet forstå og følge regeringens holdning op, som er henholdende, men som også begrundet, hvorfor det er fornuftigt at være en kende henholdende.

Hr. Tommy Dinesen gav ligesom lidt ondt af sig over, at han endnu ikke har fået øst-vest-redegørelsen, idet han siger, at kun ministrene må kende den. Det er vel helt naturligt, at ethvert samarbejdsorgan og vel i højeste potens en regering afklarer ting imellem sig først, før man offentliggør et standpunkt til tingene. Da det er et stort og omfattende kompleks og regeringen kun har siddet i ret få måneder og haft mange andre store opgaver, er det vel ret forståeligt, om vi bruger nogle uger eller en måned ekstra på det.

Hr. Tommy Dinesen var inde på, at vi i stedet eventuelt kunne bygge tre mindre færger. Om dette har jeg faktisk givet udvalget om offentlige arbejder et notat, hvor der meget grundigt argumenteres for, hvorfor to store færger er bedre end tre små. Jeg er overbevist om, at to store er rigtigere, fordi de bedre vil kunne klare en spidsbelastnings-situation – og det er jo det, det i og for sig drejer sig om – end tre mindre vil kunne. Det er netop sådanne overvejelser, der foregår også nu i regeringen og i regeringens underudvalg som led i det arbejde, der, som jeg før fortalte, har stået på i et par måneder.

Hr. Dohrmann sagde, at der vil være brug også for nye Århus-Kalundborg-færger, selv hvis man bestemmer sig for en fast forbindelse over Store Bælt. Deri er jeg enig med hr. Dohrmann, og jeg tager med vilje dette punkt op her, fordi det skal være helt klart, at betjeningen af Nordjylland bestemt ikke må blive lidende i den situation, der engang ad åre må kunne komme: at der er en fast forbindelse over Store Bælt.

Så skal jeg gøre et par bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsens indlæg. Det forbløffede mig, særlig på ét punkt. Hr. Bilgrav-Nielsen talte om den overensstemmelse, der blev mellem regeringen og regeringspartierne og bl.a. det radikale venstre forud for finanslovaftemningen i december måned 1982. Måtte jeg spørge: gjaldt den overensstemmelse kun den dag? Eller gjaldt den frem til jul? Eller måske til nytår? Kan man virkelig stemme for en finanslov i december 1982 og så forbeholde sig i januar måned 1983 at gå ind for forslaget, der går langt videre end finansloven? I så fald er selve finanslovvedtagelsen ikke alt for meget værd. Det drejer sig ikke om småpenge, der kan opføres på en tillægsbevillingslov, men det drejer sig, som jeg før sagde, om 750 mill. kr. over to år. Jeg går ud fra, at hr. Bilgrav-Nielsen og hans parti står ved den afstemning, som man har foretaget ganske frivilligt.

Hr. Bilgrav-Nielsen harcelererede over situationen i regeringen, fordi jeg har været, hvis jeg selv må sige det, så hensynsfuld og høflig og venlig uden at være blevet bedt om det at aflevere et fyldigt notat om problemet store færger eller små færger. Jeg kunne selvfølgelig godt have været snu nok til at lægge et stykke papir hen over overskriften på dette notat, således at udvalget ikke havde haft kendskab til, at det var et notat, som jeg også havde afleveret til regeringens økonomiudvalg. Det siger vel ikke noget andet end noget positivt og naturligt om en regering, at man med hinanden drøfter og afklarer alle disse mange tekniske problemer, som man kan se forskelligt på. Som led i dette arbejde er dette notat fremkommet, og jeg synes, det kunne have udvalgets interesse at kende synspunkterne, og i stedet for at lade det skrive om eller fikle med det afleverede jeg det straight, som det lå.

Men jeg er i øvrigt enig med hr. Bilgrav-Nielsen i, at en afgørelse om disse færger til

[Ministeren for offentlige arbejder]

Århus-Kalundborg-overfarten kan træffes, inden der er truffet beslutning om øst-vestforbindelserne generelt. Men jeg må anse det for hensigtsmæssigt, at debatten om den redegørelse – der altså snart forventes – har fundet sted, inden beslutningen træffes.

Må jeg så slutte med igen at gøre opmærksom på, at hele forskellen mellem forslagsstillerne og regeringen og regeringspartierne er den, at hvor vi taler om at fremrykke, siger forslaget, at det skal være fremrykket til omgående igangsættelse. Jeg tror, der skulle være basis for at finde hinanden og på det rigtige tidspunkt bringe den sag til en fornøftig afslutning.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg stillede det spørgsmål til hr. Erling Jensen, om vi kunne påregne, at socialdemokratiet ville være med til at finde kompenserende besparelser for det beløb. For det er jo meget let at komme og lege julemand med statens penge og pludselig ville bygge et par færger til ¼ mia kr. Der må vel være så megen ansvarlighed, at man kan påregne, at socialdemokratiet også vil være med til at finde de besparelser, som vel skal findes. Jeg må også beklage de radikale lidt, hvis man springer fra den stemmeaftale om, at at man ikke skulle stemme for det, som socialdemokratiet kom med, men jeg kan forstå, at stemningen er en anden i dag.

Fru Anne Grete Holmsgård sagde, at det var et par gamle færger. Ja men gamle færger og gamle skibe kan godt sejle i mange år; færger og skibe har det som kvinder, de bliver skønnere og bedre med alderen, så derfor kan vi egentlig godt bruge disse færger i mange år endnu.

(Kort bemærkning).

**Ahlmann-Ohlson (KF):**

Jeg skal blot på det konservative folkepartis vegne udtrykke forundring over, at det radikale venstre vil springe fra en aftale om dette emne.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

Jeg kan i hvert tilfælde sige, at der er nogle, der ikke bliver kønnere med alderen herinde, og det er den regering, der sidder i øje-

blikket. Jeg sagde ikke bare, hr. Svend Heiselberg, at det var et par gamle færger, jeg sagde også, at trafiksituationen på Århus-Kalundborg er fuldstændig uacceptabel. Folk sidder på nakken af hinanden og må sidde ude på gangene og kan ikke få almindelig betjening, og værst er det selvfølgelig i spidsbelastningsperioderne.

Jeg vil da gerne have et svar fra hr. Svend Heiselberg på, hvor længe disse færger skal blive ved med at sejle, inden de er uacceptabelt gamle. Hvor længe vil man have at den almindelige trafiksituation og servicesituation på Århus-Kalundborg simpelt hen bare forfalder, inden man siger: nu er de vistnok så gamle, at vi hellere må se at få dem skiftet ud?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Måske kunne de sejle, indtil vi får afklaret, hvorvidt de nordjyske privatselskaber vil sejle. I øvrigt skal folk have pladsbilletter, så de skal ikke sidde på nakken af hinanden.

**Erenbjerg (S):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at hvis partier indgår aftaler om afstemninger ved finansloven, er det vel normalt, at man holder disse aftaler, men der kan selvfølgelig komme andre aspekter ind i en sag på et senere tidspunkt, som gør, at man tager en anden stilling.

Jeg vil sige til hr. Dohrmann, at jeg synes, det næsten var for megen ære og for stor en indflydelse, han tillagde vores parti, for hvis hr. Dohrmann kendte en lille smule til den verden, der rører sig uden om Vojens og omliggende landsbyer, ville han vide, at skibsbygningsindustrien er i international krise. Det er jo bemærkelsesværdigt, at Danmark er et af de lande, som bedst har forstået at tackle denne krise, hvorimod vores kære naboland Sverige, der har haft en borgerlig regering i disse år, har følt denne krise langt mere.

Såvel hr. Bilgrav-Nielsen som fru Anne Grete Holmsgård var inde på, at disse færgeordrer ikke kunne redde værfterne. Det er så korrekt, som det er sagt. Men det er også korrekt, at disse færgeordrer kan være medvirkende til at give værfterne et pusterum, og dette pusterum har de eksempelvis, fra sidste

[Erenbjerg]

gang der blev placeret færger på værfterne, udnyttet til at udvikle nye skibstyper, som nu skal til at stå deres prøve ude på det store verdensmarked.

**Dohrmann (FP):**

Hr. Erenbjerg har da ret i, at det er en international krise, skibsværfterne befinder sig i. Men enigheden hører op, når hr. Erenbjerg ligesom stiller i udsigt, at efter en kort periode skulle danske værfter igen være ovenpå. Selvfølgelig kan det ske, men det forudsætter absolut, at man begynder at føre en anden politik herhjemme, vel at mærke en politik, hvor man sparer på udgifterne, holder igen og lader være med at komme rørende med forslag af denne karakter, så kan danske skibsværfter måske komme til at konkurrere. Der er intet, der tyder på, at danske værfter eksempelvis kan konkurrere med Taiwan eller andre steder i verden, som har et lignende prisniveau. Det kan vi ikke med den politik, der bliver ført her i landet. Grunden er som sagt, at udgifterne er for store, og at man ødelægger alle dem, der sætter noget i gang.

I øvrigt synes jeg, det er ualmindelig dårligt, at den socialdemokratiske ordfører nu har været heroppe i to omgange og ikke har nævnt et ord om, hvor man vil hente de ca. 750 mill. kr. Hvor vil socialdemokratiet finde de penge? Er det inden for ministeriet for offentlige arbejder? Er det inden for sygehusvæsenet? Er det madudbringning til de ældre? Er det folkepensionen? Hvad vil man skære i for at skaffe de penge? Jeg synes, at man kan forlange et svar både af forslagsstillerne og af de partier, herunder SF, som støtter det. Det kan være, SF vil have nedlagt nogle cykelstier, jeg ved det ikke. Men det mindste, man kan forlange, er da, at man blot antyder, hvor man vil finde pengene.

(Kort bemærkning).

**Erenbjerg (S):**

Jeg vil gerne sige til hr. Dohrmann, at det, det drejer sig om i skibsbygningsindustrien, er, at danske værfter ikke skal konkurrere med de asiatiske værfter. Danske værfter skal vise sig stærke nok til at klare krisen igennem en produktion af avancerede skibe, som ikke produceres i andre lande for øjeblikket.

Så spurgte hr. Dohrmann, hvor jeg ville skaffe pengene fra. Hr. Dohrmann, 10.000 arbejdsløse vil sige et sted mellem 900 mill. kr. og 1 mia kr. i dagpenge. Det kan altså være en ret fornuftig samfundsøkonomisk investering at holde disse 10.000 mennesker i arbejde.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det er jo et kendt teknisk, militærpolitisk fif, at man skal føre kampen over i fjendens lejr, eller hvad det nu er, det hedder. Det er det, man gør, når man forsøger at fremstille det, som om vi skulle være løbet fra en aftale. De, som har rejst dette spørgsmål, er ikke godt nok orienteret, og jeg anbefaler, at man tager en konsultation med finansministeren om denne sag.

I øvrigt kan man slå efter i Folketingstidende og se, hvad jeg sagde ved folketingets tredje behandling af finansloven; det gælder også ministeren, som i hvert fald burde have været bedre forberedt og ikke have begået den store fejl, som han gør ved at fremsætte denne påstand om, at vi nu løber fra noget.

Det, jeg gjorde opmærksom på dengang, var, at vi var enige med socialdemokratiet i, at disse færger skulle bygges. Vi var ikke overbevist om, at beløbet var 200 mill. kr., idet vi kort forinden i udvalget om offentlige arbejder havde fået forelagt et papir, der viste, at det snarere var 130 mill. kr. det første år.

For det andet ville vi gerne være med til at undersøge, om pengene kunne findes inden for de offentlige budgetter, og det står stadig ved magt.

For det tredje sagde jeg, at kan det ikke lade sig gøre, er vi parat til at være med til at fremskaffe en merbevilling i 1983 for at få startet dette byggeri hurtigst muligt. Alt dette var på forhånd aftalt med finansministeren; det kan han bekræfte, og man kan læse i Folketingstidende, at det, jeg siger nu, svarer til, hvad jeg sagde ved finanslovsforslagets tredje behandling.

Så jeg kan fastslå, at vi er ikke sprunget fra noget; vi står derimod ved, at vi er tilhængere af, at disse færger bygges, og at de bygges nu.

Så vil jeg gerne spørge ministeren, som ligesom vil forsøge at sige, der er en forskel på formuleringen »at fremrykke« og så dette

[Bilgrav-Nielsen]

»at gå i gang omgående«. Hvor længe mener ministeren, som jo er positivt stemt over for at bygge disse færger, og jeg formoder også positivt stemt for om muligt at gå i gang i 1983 uanset finansloven, hvor længe vil ministeren mene at denne sag kan udskydes og alligevel blive en sag, som vi kan bruge til at hjælpe skibsværfterne med i en akut situation?

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Til hr. Erenbjerg. Jeg ved godt, de er dygtige nede i Nakskov, i hvert fald på skibsværftet, men at påstå, at vores teknik og danske værfter er så meget mere avancerede end f.eks. værfter i Hong Kong eller i Taiwan, er jo noget vrøvl. Det ved hr. Erenbjerg formentlig også godt, men jeg kan forstå på hr. Erenbjerg, at han faktisk mener, at danske værfter, uanset om det er Nakskov eller Helsingør eller andre, faktisk kan leve af udelukkende at bygge skibe for DSB.

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

Hr. Bilgrav-Nielsen har allerede forklaret, hvordan de radikale stillede sig under finanslovdebatten, og det er der vist ikke yderligere at føje til, men jeg synes da nok, det er vældig interessant, at trafikministeren nærmest gør sig lystig over andre – der skulle være løbet fra noget, de lige har sagt, selv om de ganske vist ikke er løbet fra det – når trafikministerens parti nærmest har gjort sig verdensberømt herhjemme i at løbe fra løfter. Det er ikke ret lang tid siden – og det kan alle, der sidder herinde, huske – at centrumdemokraterne sagde, og det har de sagt i årevis: aldrig nogen sinde en pensionsbeskatning, aldrig nogen sinde med CDs stemmer! Og hvad skete der så? Ja, der skete selvfølgelig det, at de rendte fra det. Alligevel gik de ind, oven i købet som regeringsbærende parti, og vedtog en pensionsbeskatning. Det synes jeg da ikke skal være unævnt i denne sammenhæng.

De ting, der er kommet frem fra ministerens og regeringspartiernes side, bekræfter min holdning, at der virkelig er tale om forhalingstaktik. Ministeren sagde i sidste omgang, at efter hans mening – og jeg forstod det som efter hans personlige mening – kunne der godt træffes beslutning nu og med det

samme, om man skulle bygge disse færger eller ej. Det ville være interessant at vide, om ministeren så mener, at de færger skal bygges.

Det andet, jeg fik ud af den anden omgang, var bl.a., at der øjensynlig er en del kræfter i regeringen – i hvert tilfælde har hr. Svend Heiselberg været talsmand for dem i dag – der mener, at det faktisk ville være ønskeligt, at man fik en privatisering af overfarten mellem Kalundborg og Århus. Der passer det jo som fod i hose, at man forhaler bygningen af nye færger på den overfart i overensstemmelse med alle ideer om en god service på den kollektive trafik. I virkeligheden er det sådan, at man i regeringen, i hvert tilfælde i dele af regeringen, ønsker, at denne færgeoverfart skal være privat. Det kunne da være interessant at få at vide, hvor store dele af regeringen der ønsker det. Er det i virkeligheden hele regeringen, der bare ikke vil sige det, men ønsker, at overfarten mellem Kalundborg og Århus skal privatiseres over en årrække? For så har vi da på det rene, hvad det er, vi snakker om, og så behøver man ikke alt dette lusk med, at lige i den øjeblikkelige situation mener vi ikke vi har penge til det, og vi skal også lige afklare, om der skal være en fast forbindelse over Store Bælt.

Det er mig i øvrigt fuldstændig uforståeligt, hvordan man kan tro på, at regeringen skulle kunne finde ud af at komme frem til en fast stilling til det på to uger, når dens medlemmer har været uenige om det i årevis.

Jeg er fuldstændig enig med hr. Erenbjerg, der henvendt til SF og VS sagde, at det var nødvendigt at placere færgerne på Helsingør og Nakskov værfter for at få et pusterum. Derfor har jeg også anbefalet, at man placerer dem de to steder, og sagt, at det støtter VS. Derimod sagde jeg også, at jeg ikke tror på, at det på længere sigt er nok til at redde beskæftigelsen for de mennesker, der i dag er ansat på Helsingør og Nakskov værfter. Det er rigtigt, at der ligger nogle muligheder for en nicheproduktion på begge værfter, men jeg tror ikke på, at det er tilstrækkeligt til at sikre beskæftigelsen over en længere årrække. Det tror jeg heller ikke de ansatte på Nakskov og Helsingør selv mener.

Derfor mener jeg, at det er nødvendigt, at man nu diskuterer og får revideret den ret bevidstløse støttepolitik, man har ført over

[Anne Grete Holmsgård]

for rederne i dette land igennem mange år via skibskreditfond, og nu alvorligt overvejer, hvordan man gennem en samfundsstøtte kan sikre beskæftigelsen i Helsingør- og Nakskovområderne på længere sigt.

**Erling Jensen (S):**

Jeg tror, konklusionen af denne debat står så klart i alles bevidsthed, at jeg kan nøjes med et par enkelte replikker. Den ene skal desværre være til hr. Dohrmann. Jeg tror ikke, hr. Dohrmann har fulgt danske skibsværfters udvikling i de seneste år. Vi har dels nogle skibsværfter, der på lige fod konkurrerer med udlandet om at lave ensartede typer af skibe. Det sidste, der har gjort det med succes, er Burmeister & Wain, som for ganske få år siden var i en økonomisk meget vanskelig situation og for øjeblikket er fuldt produktivitetsmæssigt og kvalitetsmæssigt konkurrencedygtigt på de bulkcarriers, de bygger.

Lad mig tage et andet eksempel. Helsingør Skibsværft har specialiseret sig i skibe, der ikke masseproduceres. Hvis hr. Dohrmann kender produktionen i Japan og i Korea, ved han, at det dér er ensartede skibstyper, man tilstræber. Helsingør har så altså fundet den niche, at man tilstræber det skræddersyede skib, og jeg er ked af, at hr. Dohrmann ikke fik lejlighed til at se det, der blev afleveret lige inden jul; det skønnes af skibseksperten over hele Europa at være det mest avancerede skib, der til dato er blevet bygget og afleveret.

Så skal jeg endelig sige om hr. Dohrmanns pessimisme, at hvis man havde lyttet til den i 1977, da man fremskyndede tre skibe, så er det jo ikke sikkert, at vi havde haft samtlige storskibsværfter den dag i dag. Vi har altså i fem år kunnet arbejde med samtlige værfter, mens man, hvis vi bare går til vort naboland Sverige, vil konstatere, at mere end halvdelen af samtlige storværfter er væk efter en massiv statslig tilskudsindsats på mere end 35 mia kr. Hr. Dohrmanns foredrag hører altså til et andet sted, men jeg er ikke sikker på, han får taleret dette andet sted.

Så skal jeg kun ganske kort sige til ministeren, at jeg selvfølgelig med interesse har hørt ministerens mange forbehold. Jeg tror rent faktisk ikke – det behøver ministeren af naturlige årsager ikke svare på – at disse for-

behold er ministerens. Hele denne sag har haft en sådan udvikling, at ministerens optimisme var betydelig større, da vi startede, og det gustne overlæg har fået større plads, efterhånden som tiden er gået. Det mener jeg ikke skyldes ministeren – det kan han tage som en tillids erklæring eller som noget andet.

Det, der er mit ønske, er, at vi fremskynder disse færger så meget, som det er teknisk muligt, så lad der ikke være nogen tvivl om det. Jeg er nødt til at supplere det spørgsmål, hr. Bilgrav-Nielsen havde, ved at sige, at når ministeren ikke ønsker det, er det så, fordi ministeren foretrækker, at ét eller to af de nuværende storskibsværfter er lukket, inden befordringen kan ske, for det er i allerhøjeste grad en faretruende situation, der dér tegner sig?

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

De socialdemokratiske ordførere giver den hele armen for endelig at få fat i alle stemmerne ude på skibsværfterne i forbindelse med denne sag, men jeg synes nok, den gears så højt op, at det efterhånden er svært at blive siddende stille og høre på det.

Nu påberåber man sig, at man vil redde værfterne, men det er jo egentlig trist, at den tidligere industriminister, som jeg ofte har sagt har optrådt seriøst, nu ligesom begynder at skeje voldsomt ud. For sagen er jo, hr. Erling Jensen, at hver eneste gang man bruger statsmidler, stiger renteniveauet, og dermed kvæles en masse erhvervsvirksomheder. Vil den tidligere industriminister virkelig påstå, at det offentlige overforbrug i øst og i vest, i syd og i nord, i Kina, i Indien, i Vietnam og alle mulige steder, hvor man har svinet rundt med danske skatteydermidler og dermed fået det høje skattetryk, har gavnet danske arbejdspladser? Hvis der er noget, der har gjort det svært for danske arbejdspladser, er det den socialdemokratiske politik, og det skal ses i relation til den vældige sag, man nu blæser op fra de socialdemokratiske ordførere i dag: vi vil redde danske arbejdspladser. Nej, det er socialdemokratiet, der nedlægger titusinder og atter titusinder af danske arbejdspladser. Lad være med at forsøge at give det udseende af, at man gør en hel masse for danske arbejdspladser. Jeg vil

[Askjær Jørgensen]

ikke høre på det, og jeg bliver ved med at svare igen, hver gang man kommer herop og gør sig til talsmand for, at man redder danske arbejdspladser. Det passer ikke, det er socialdemokraterne, der ødelægger danske arbejdspladser; sådan forholder det sig.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg spurgte rent faktisk den tidligere industriminister, hr. Erling Jensen, om socialdemokratiet var indstillet på at være med til at finde kompenserende besparelser, fordi, som jeg også sagde, man ikke bare kan lege julemand for statens penge. Jeg vil også tro, at hr. Erling Jensen vil være indstillet på at være med til at finde disse besparelser.

(Kort bemærkning).

**Erling Jensen (S):**

Til hr. Svend Heiselberg. Jeg tror ikke, det er almindeligt, hverken for regeringen heller for de tidligere oppositionspartier, at man, hver gang man har et konkret forslag, også har en konkret besparelse. Jeg har ikke været så vældig vant til det heller, mens jeg har siddet i regering og haft det parti, hr. Svend Heiselberg repræsenterer, som opposition.

Det, vi kan sige til hinanden, er, at vi skal finde en fornuftig placering af denne udgift inden for samfundøkonomien. Om det skal ske med en konkret besparelse eller med en konkret indtægt eller på anden måde, tror jeg ikke hr. Svend Heiselberg skal binde mig til for nærværende, men vi vil påtage os et medansvar for, at disse midler findes på den måde, der i øvrigt rammer mindst.

Lad mig så sige til hr. Askjær Jørgensen, som jeg ikke skal indlede en industripolitisk debat med – den får vi senere, når industriministeren får tid til det – at når hr. Askjær Jørgensen siger, at jeg fra denne talerstol har sagt, at vi vil redde værfterne, er det så stærkt i uoverensstemmelse med det, jeg og andre har sagt, at hvis forretningsordenen tillod mig det, ville jeg bruge et overordentlig skarpt udtryk. Lige for ti minutter siden sagde jeg lige nøjagtig det samme, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde: vi redder ikke værfterne ved dette, det er en hjælp til selvhjælp. Men samtidig vil jeg gerne have lov til stadig væk at koncentrere mig om skibsværfternes hidti-

dige situation, og den har uanset det høje danske omkostningsniveau været bedre end de skibsværfters, man har kunnet sammenligne sig med i det øvrige Europa. Det kan hr. Askjær Jørgensen få bekræftet f.eks. ved et foretræde for Dansk Skibsværftsforening, hvad jeg meget vil anbefale.

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

Jeg er enig med hr. Erling Jensen i, at det ikke er generel industripolitik, vi har på dagsordenen, men hr. Erling Jensen må være opmærksom på, at det, jeg sagde, var, at hovedindtrykket, når man har hørt gentagne indlæg fra de socialdemokratiske ordførere, er det, at man påberåber sig, at man vil gøre en hel masse for værfterne, at man vil klare værfternes situation. Det er da korrekt, at danske værfter har så dygtige medarbejdere, at de klarer sig fantastisk godt set i international målestok, helt fantastisk godt. Men det gør de ikke på grund af en socialdemokratisk indsats. Nej, det er realiteter på grund af, at danske lønmodtagere og i det hele taget alle i dansk erhvervsliv, i dansk industri, er fantastisk dygtige. Vi ligger heldigvis på et meget højt niveau, og takket været det er det ikke gået dårligere for det danske samfund, end det er, på trods af at socialdemokraterne har forsøgt at ødelægge det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Den anden runde gør jo, at det er nødvendigt, at jeg siger yderligere et par ting.

Det første skal være at gøre opmærksom på, at fru Anne Grete Holmsgård misciterede mig på det groveste. Jeg har ikke sagt – hvad hun citerede mig for at skulle have sagt – at beslutningen om bygning af disse færger kan træffes nu. Det har jeg ikke sagt. Det er groft at fremstille det på den måde og da der sikkert ikke er tale om ond vilje, kan det kun skyldes, at man kun hører efter med det ene øre.

Det, jeg sagde, var, at jeg bekræftede en af ordførernes påstande om, at der er ikke noget til hinder for, at man kan træffe denne byggebeslutning, før der er truffet beslutning om en eventuel fast forbindelse over Store Bælt. Det var nøjagtig, hvad jeg sagde, og det vil jo snart kunne efterlæses.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Så kastede fru Anne Grete Holmsgård sig – ganske vist kort, men alligevel ganske råt – over en betragtning om CD og pensionsbeskatningen. Jeg tror næppe, at formanden vil tillade mig under det punkt, vi har på dagsordenen, at redegøre for CDs stilling til forskellig tid til dette emne, men jeg vil da godt komme med et citat af en person, som måske ikke er fru Anne Grete Holmsgård inderlig ligegyldig. Han hedder Jan Myrdal, og han har, citeret efter hukommelsen, sagt følgende:

»Man må bestandig ændre sit forhold til den virkelighed, der omgiver én, eftersom virkeligheden omkring én bestandig skifter. Altså, man ændrer en mening for at bevare et standpunkt.«

Så kan fru Anne Grete Holmsgård tygge lidt på den, og så er jeg villig til at diskutere pensionsbeskatningen, når den ellers er på dagsordenen.

Så vil jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at det var ham selv, der bragte det, han kaldte stemmeaftalen med regeringen, på bane i debatten her, og jeg har ikke sagt, at man er løbet fra nogen aftale, men jeg har sagt, at man må gå ud fra, at den stemmeafgivning, der har fundet sted, er både ment og bindende. Jeg ved da godt, at der er noget, der hedder stemmeforklaringer, og at man også skal se efter, hvad der er blevet sagt, men jeg har alligevel lov til at mene, at den afstemning, som det radikale venstre foretog i december, også må have gyldighed over for dette. Det hindrer ikke, at vi kan samarbejde om at finde yderligere midler på den ene eller den anden måde til et formål, som vi mener inden for denne finanslovperiode trænger sig på, men jeg mener ikke, man bare kan sige, at det, vi stemte for dengang, mente vi sådan set slet ikke.

Så spørger hr. Bilgrav-Nielsen – og det gør også hr. Erling Jensen – hvor længe det vil vare. Jeg synes, jeg har angivet det så nøjagtigt, som det i dette øjeblik kan angives. Jeg har sagt, at jeg mener ikke, at regeringen bør træffe en beslutning, og at folketinget bør lægge sig fast på en beslutning, inden debatten om redegørelsen vedrørende øst-vest-forbindelserne har fundet sted. Jeg skal så ikke sige, at det skal være dagen efter. Jeg skal heller ikke sige, hvordan det skal falde ud. Jeg har jo redegjort for, at jeg selv er interesseret i sagen, og at regeringen har arbejdet

overordentlig grundigt med dette spørgsmål allerede i nogle måneder. Og det, at man har gjort det, synes jeg egentlig ikke behøver at udlægges som gustent overlæg.

Så skal jeg sige til hr. Erenbjerg – og der vil også være indeholdt et delsvær til hr. Erling Jensen i dette – at hr. Erenbjerg fremstillede det her, som om vi kunne spare 150 mill. kr. ved at bygge de to færger: 900 mill. kr. sparet i dagpenge og færger og færgelejer til 750 mill. kr., resultat: et plus for statskassen på 150 mill. kr. Se, hvis man kunne fikse det på den måde, så forstår jeg ikke, hvordan vi i den socialdemokratiske regeringstid er kommet ind i sådanne arbejdsløshedstal og i sådanne gigantiske udbetalinger af dagpenge, som vi er, hvis det var så let, som hr. Erenbjerg her fremstillede det. Det har simpelt hen ikke noget med virkeligheden at gøre.

Jeg tror, det er 2¼ år siden, daværende statsminister Anker Jørgensen sagde: vi må jo kunne få sat noget i gang for disse dagpenge, og der blev applauderet fra mange sider. Nu var det noget, vi var mange der havde sagt i mange år. Det spændende ved det var, at nu var det statsministeren, der sagde det, og han satte sin arbejdsminister i gang med at lave en redegørelse, som var til debat her i folketinget 3 måneder efter. Bragte det arbejdsløshedstallene ned? Bragte det sparede dagpenge? Det skorter jo ikke på projekter, dem kan vi alle sammen finde. Hvis det bare var om at sætte noget i gang, så lad os da bruge 1 mia kr. på kystsikring, og lad os bruge et antal milliarder på en Storbæltsbro osv. osv. Hvis det redder statsregnskabet, hvis det er så nemt, som hr. Erenbjerg forestillede sig, ville den medicin nok have været benyttet af også socialdemokratiske finans-, økonomi- og arbejdsministre. Det er ikke tilfældigt, at den ikke er blevet det.

Jeg synes ikke, det er rimeligt, og jeg skal her henvise til det, jeg har sagt til hr. Erenbjerg, nu når hr. Erling Jensen spørger, om jeg da hellere vil lukke et værft. Det er ikke en rimelig måde at fremstille det på. Adskillige, inklusive hr. Erling Jensen, har sagt: det redder ikke et værft. Om den frist, det giver et af disse værfter, overhovedet er noget værd for det værft, er der ingen, der tør udtale sig om. Om man overhovedet på dette værft er interesseret i at byde på sådan en

[Ministeren for offentlige arbejder]

færge, er der sat mange spørgsmålstegn ved af mange forskellige. Jeg synes ikke, det er rimeligt ligesom at skyde mig eller regeringen i skoene, at vi er værftslukkere. Jeg skal føre trafikpolitik, og jeg går ind for, at disse færger skal rykkes nogle år frem i forhold til det tidspunkt, da de er absolut nødvendige. Det vil jeg gerne have lov til at arbejde positivt videre med, og jeg vil gerne høre folketingspartiernes udtalelser om de samlede trafikforbindelser øst-vest, inden der skal tages endelig stilling til dette.

Større er uenigheden såmænd ikke, og jeg hører ikke til dem – det ved hr. Erling Jensen – der som hr. Askjær Jørgensen beskylder hr. Erling Jensens parti eller skiftende socialdemokratiske regeringer for at have skabt arbejdsløshed af kynisme eller af ond vilje eller noget i den retning, men vi kan ærlig talt heller ikke fortjene beskyldninger i den retning.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

To ting. Først postulerede ministeren, at jeg nærmest skulle have fejlciteret ham. Jeg citerede ikke, men refererede, hvad jeg mente ministeren havde sagt, og han kom også op og sagde det en gang til, nemlig at der efter hans mening ikke var noget i vejen for, at der kunne træffes beslutning om færgerne uafhængigt af en fast Storebæltsforbindelse. Det, sagde jeg, var nogenlunde det samme, som at der godt kunne træffes beslutning nu, for ministeren har jo snart i flere uger lovet os, at den redegørelse var lige på trapperne, og hvis den virkelig er på trapperne her inden for de næste par uger, så er indholdet i det, ministeren sagde, nøjagtig det samme som det, jeg refererede ham for, nemlig at så kan der godt træffes beslutning om færgerne her og nu.

Vedrørende det andet, om at jeg skulle tage og gumle lidt på et citat af Jan Myrdal, hvor essensen var noget i stil med, at man må tilpasse sit standpunkt til en ændret virkelighed, vil jeg da godt spørge ministeren: hvad var det for nogle omfattende ændringer, der var sket i samfundet fra starten af september måned, hvor centrum-demokraterne mente, at man aldrig kunne drømme om at støtte en pensionsbeskatning, og så til oktober måned, hvor de samme centrum-demo-

krater mente, at nu var det i hvert tilfælde nødvendigt med en pensionsbeskatning? Jeg kunne i hvert tilfælde godt lide at vide, hvad det var for nogle omfattende ændringer i virkeligheden og samfundet, der var sket.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Under sin flugt fra tidligere løfter dækker ministeren sig bag et citat af Jan Myrdal. Jeg sad og tænkte: gad vide, om det citat også kan dække mig. Det kunne det i hvert fald ikke i ministerens udlægning, og jeg kan tilføje, at jeg ikke har behov for nogen dækning. Jeg er mildest talt forbløffet over, at en minister, som er medlem af et regeringskollegium, kan anklage mig for at skulle være løbet fra noget, som kan henføres til vores afstemning om finansloven. Den stemmeaftale, som vi indgik med regeringen et par dage før afstemningen, handlede om nogle konkrete opførte punkter på en liste, ikke om et finanslovsforlig. Heraf følger, at regeringen uden at spørge det radikale venstre i løbet af finansåret 1983 kan fremsætte et forslag om nye udgifter, om nye indtægter, sågar om besparelser uden at spørge os, og det indebærer, at vi kan fremsætte forslag af lignende karakter, hvad vi også gør. Vi fremsætter f.eks. forslag om, at det offentlige skal bruge betydelig mere til sikring af den jyske vestkyst. Vi stiller forslag om, at der om nødvendigt skal bevilges flere penge til bygning af 2 nye færger. Det står ved magt. Der er intet problem i det. Jeg er mildest talt forbløffet over, at ministeren vader rundt i det fortsat.

(Kort bemærkning).

**Erling Jensen (S):**

Ministeren var ked af, at jeg havde spurgt ham, om han hellere ville lukke værfter. Det gjorde jeg rent faktisk heller ikke. Det, jeg sagde, var, om ministeren ville foretrække, at et eller to værfter var lukket, inden han afgav ordre på nye skibe. Når jeg spørger om det, er det, fordi der er kommet flere og flere forhindringer undervejs i ministerens beslutningsproces, og rent faktisk er det for Helsingør og for Nakskov en hastesag at få at vide, om disse færger kommer, og hvornår de kommer.



[Erling Jensen]

Må jeg så ikke have lov til at sige, at hidtil har ministeren diskuteret ud fra den forudsætning, at han tilrettelagde en tidsplan. Jeg gå ud fra, ministeren er ganske klar over, at det ikke er det, folketingsflertallet ønsker af ham efter denne debat. Et flertal i dette folketing ønsker, at han arbejder efter en tidsplan, der fremskynder disse færger så meget, som det er teknisk gørligt. Jeg ved godt, at vi nu går ind i et, tror jeg, meget hurtigt udvalgsarbejde, men jeg beder ministeren om allerede fra dette øjeblik at være opmærksom på, at alt tegner til, at flertallet i dette ting beder ham om at bede sine medarbejdere fremskynde dette projekt til beordring, så hurtigt som det overhovedet er teknisk muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

### **Fjerde næstformand (Arentoft):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **3) Første behandling af lovforslag nr. L 75:**

*Forslag til lov om udvidet ytringsfrihed for offentligt ansatte.*

Af Glistrup (FP) m.fl.

(Fremsat 1/12 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

### **Justitsministeren (Ninn-Hansen):**

Forslaget, der nu skal behandles, går i al sin enkelhed ud på at ophæve den almindelige tavshedspligt inden for social- og skatteforvaltningen. I anledning af forslaget vil jeg gerne sige, at jeg på grund af de betydelige opgaver, som lovgivningen i tidens løb har pålagt den offentlige forvaltning, anser det

for særdeles vigtigt, at offentligheden får den størst mulige adgang til at gøre sig bekendt med, hvordan forvaltningen løser disse opgaver. Det er kun på den måde, den nødvendige tillid i befolkningen til, at den offentlige forvaltning udfører opgaverne på en betryggende måde, kan bevares og styrkes.

På den anden side må det erkendes, at offentlige myndigheder for at løse disse opgaver må komme i besiddelse af mange oplysninger, som vedrører den enkelte borgers private og økonomiske forhold. Disse oplysninger vil meget tit være af en sådan karakter, at det er naturligt, at den enkelte borger ikke ønsker, at oplysningerne bliver spredt ud til en større offentlighed. Den enkelte borger kan have en velbegrundet interesse i, at de oplysninger, han måtte give til myndighederne, ikke bringes videre af disse. Det er en beskyttelse af privatlivets fred.

Det afgørende må derfor være at finde en balance mellem ønsket om et offentligt indseende med forvaltningens sagsbehandling i videst muligt omfang og hensynet til den enkelte borgers berettigede krav om hemmeligholdelse af oplysninger af privat og økonomisk karakter.

Det er da også en afvejning af den karakter, der har ligget til grund for de gældende regler om tavshedspligt og om offentlighed i forvaltningen samt for den registerlovgivning, som folketinget gennemførte i 1978.

Selv om det foreliggende lovforslag ifølge bemærkningerne bl.a. synes at bygge på det synspunkt om åbenhed i forvaltningen, som jeg har omtalt, vil en total ophævelse af tavshedspligten på disse to områder efter min mening ikke være en rimelig løsning på problemerne. Jeg skal i den forbindelse helt undlade at kommentere det til tider noget voldsomme sprog, der i øvrigt anvendes i lovforslagets bemærkninger. Jeg skal også undlade at kommentere de tanker, der har været fremme fra anden side om, at man gennem fremlæggelse af skattebøger giver andre anledning til at få kendskab til, hvordan de pågældendes forhold er. Jeg skal blot sige, at jeg tror, der er nogle grænser, vi skal sætte for ikke ad den vej at stille folks nysgerrighed tilfreds; der må fortsat være noget, der hedder privatlivets fred.

Justitsministeriet nedsatte i 1979 et bredt sammensat udvalg, som fik den opgave at foretage en samlet gennemgang og vurdering